

za KIEROWNICĄ

Nr 10 (54)

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY | Warszawa 16 — 31 maj 1951 | Cena 75 gr

NARODOWY PLEBISCYT POKOJU



W imię Niepodległości Polski w imię Pokoju między Narodami

w obliczu wojennych knowań imperialistów i odbudowy przez nich militaryzmu hitlerowskiego

popieram i podpisuję Apel Światowej Rady Pokoju.

„Żądamy zawarcia paktu pokoju między pięciu wielkimi mocarstwami — Związkiem Radzieckim, Stanami Zjednoczonymi, Chińską Republiką Ludową, Wielką Brytanią i Francją.

Gdyby rząd któregokolwiek z wielkich mocarstw odmówił spotkania w celu zawarcia tego paktu, będziemy uważali odmowę za dowód napastniczych zamierzeń tego rządu"

W IMIĘ NIEPODLEGŁOŚCI POLSKI — W IMIĘ POKOJU

PODPISUJEMY KARTĘ PLEBISCYTU —

Kpr. F. Dzieńkowski, nagrodzony odznaką „Wzorowego Kierowcy".



— Pokój to radosna i twórcza praca, mówi kpr. Dzieńkowski **— to realizacja Planu 6-letniego — to dobrobyt. Dlatego pragniemy pokoju z całego serca. Wojny chcą tylko amerykańscy spadkobiercy Hitlera. W dniach Narodowego Plebiscytu, my, żołnierze Wojska Polskiego zamanifestujemy wraz z całym narodem naszą niezłomną wolę utrzymania pokoju na świecie.**

●

St. szer. St. Golonek, kierowca samochodu GAZ-51.



Podpisuję świadomie Apel Światowej Rady Pokoju — stwierdza st. szer. Golonek **— i wierzę głęboko, że miliony takich podpisów jak mój, podpisów ludzi dobrej woli, którzy nie chcą wojny i okrucieństw, potrafią wytrącić broń z ręki podżegaczom wojennym. Mą wzorową służbą żołnierską w szeregach Ludowego Wojska zasłużę sobie na miano obrońcy pokoju.**

●

Kan. W. Woźniak, kierowca przodownik wyszkolenia



Tak brzmią pierwsze słowa, pod którymi na karcie Narodowego Plebiscytu Pokoju podpisuje się każdy Polak i każda Polka — każdy kto miłuje Pokój i Ojczyznę. Pełna treść tej karty, znana dobrze nam wszystkim, wyraża prosto i prawdziwie nasze uczucia. Tak. Żądamy zawarcia paktu pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami. W żądaniu tym, w potężnym Narodowym Plebiscycie, zawiera się jednocześnie nasza głęboka torska o niepodległość ludowej Ojczyzny, o pokój między narodami.

Zaledwie 6 lat minęło od zakończenia krwawej, morderczej wojny. Wojny, która wyniszczyła nasz kraj — zostawiła po sobie ruiny i zgliszcza, a już ideologiczni spadkobiercy hitleryzmu, amerykańscy imperialiści, szykują światu nową kaźnię. Od pogróżek przeszli do agresji. Korea padła pierwszą ofiarą ich zbrodniczych ataków. W Europie szykują inną armię do wojny przeciw wolnym, miłującym pokój narodom. Przystąpili bowiem do odbudowy militaryzmu hitlerowskiego w Niemczech Zachodnich. Niepomni zdruzgotania hitlerowskiego faszyzmu przez zwycięską Armię Radziecką idą obłąkańczo w ślady Hitlera. Grożą światu — grożą pokojowi.

Rozbom tym przeciwstawia się skutecznie wola milionów ludzi wszystkich kontynentów i ras, wola, której przedstawicielką jest Światowa Rada Pokoju. Miliony ludzi, pragnący szczerze trwałego pokoju między narodami, zdecydowały nie dopuścić do nowej wojny. Bez względu na różnicę zapatrywań, wierzeń i poglądów politycznych, ludzie ci postanowili we wspólnym froncie, wspólnymi siłami narzucić pokój podpalaczom świata. Pamiętamy dobrze akcję zbierania podpisów pod Apelem Sztokholmskim.

— Kładąc podpis na karcie Narodowego Plebiscytu Pokoju — oświadcza kan. Woźniak **— spełniam mój obowiązek jako obywatela, jako Polaka i patrioty. Będąc żołnierzem Ludowego Wojska, stojąc na straży wspaniale rozkwitającej naszej Ojczyzny, pragnę jeszcze silniej jej dalszego wspaniałego rozwoju. Rozwój ten możliwy jest jednak wtedy, gdy pokój zostanie utrzymany.**

W wyniku tej akcji ulękli się amerykańscy agresorzy użycia bomby atomowej. Zdecydowana wola narodów miłujących pokój paraliżuje plany imperialistów amerykańskich.

Pokój jest w rękach narodów.

Pokój dla narodu polskiego oznacza swobodną, twórczą pracę naszego robotnika w przemyśle, wolną pracę chłopa na roli, oznacza rozkwit nauki, kultury i sztuki. Pokój to szczęście naszej Ojczyzny, to duma ojców mogących zapewnić dostatni byt swej rodzinie, to spokój matek patrzących na szczęśliwą młodość swych dzieci, to radość młodego pokolenia wychowującego się w sprawiedliwym ustroju. Dla narodu polskiego pokój oznacza jeszcze więcej Nowych Hut, MDM-ów warszawskich, oznacza tysiące i dziesiątki tysięcy „Ursusów" i „Starów". Pokój dla nas to realizowanie wielkiego Planu 6-letniego, to możliwość stworzenia lepszej przyszłości — pełnego zwycięstwa socjalizmu w naszym kraju.

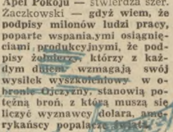
Naród polski w codziennym trudzie dowodzi swej niezłomnej woli utrzymania i utrwalenia pokoju. W twórczym wysiłku przekraczają masy pracujące swe plany produkcyjne. W naszych zobowiązaniach, w masowym ruchu współzawodnictwa pracy we wspaniałym Czynie 1-Majowym przejawia się nasza walka o pokój. Do walki tej zjednoczeni w Narodowym Froncie, przystępujemy wszystkimi siłami.

Dlatego dziś — u boku narodów Związku Radzieckiego i ręka w rękę z narodami krajów demokracji ludowej — kroczy w pierwszym szeregu bojowników o trwały pokój na świecie 25-milionowy naród polski.. Dziś mamy już o co walczyć i czego bronić. Na groźby anglo - amerykańskich podżegaczy wojennych odpowiadamy wzmożoną walką o pokój. Dajemy więcej stali i węgla. Budujemy więcej fabryk. Zbieramy lepsze plony. Podnosi się nieustannie gotowość i siła naszego Ludowego Wojska, wierna straż niepodległości Ojczyzny i socjalistycznego budownictwa. Podnosi się stale poziom jego wyszkolenia bojowego i politycznego.

To też radośnie, lecz ze zrozumieniem dokonywanego aktu, zamanifestują żołnierze naszego wojska swój pełny, patriotyczny udział w podpisywaniu karty Narodowego Plebiscytu Pokoju. Wraz z całym społeczeństwem, obok robotnika, chłopa, pracującego inteligenta i uczącej się młodzieży stanie żołnierz Polski Ludowej i podpisze Apel Światowej Rady Pokoju.

Wypowiedzi żołnierzy naszej służby świadczą o tym, że masy żołnierskie dobrze zrozumiały znaczenie i charakter Narodowego Plebiscytu Pokoju. Więcej. Że akcja uświadamiająca przed Plebiscytem i praca agitatorów Pokoju spotkała się z pełnym poparciem i pomocą całego stanu osobowego jednostek. Wyrazem tego uświadomienia jest fakt, że w ostatnich dniach wzrósł znacznie poziom wyszkolenia w naszych jednostkach, że jeszcze bardziej wzmocniła się dyscyplina, gotowość bojowa i techniczna służby samochodowej. Żołnierze dają wyraz swego przywiązania i miłości do ludowej Ojczyzny i z oburzeniem potępiają imperialistów anglo - amerykańskich. Kierowcy i mechanicy samochodowi WP deklarują nowe, cenne zobowiązania, które posiadają specjalne znaczenie dla wykonania zobowiązania, które posiadają specjalne znaczenie dla wykonania zadań naszej służby w okresie letnich ćwiczeń.

W ten sposób Narodowy Plebiscyt Pokoju zmobilizował żołnierzy służby samochodowej nie tylko do zapoznania się z Apelem Światowej Rady Pokoju i złożenia swego podpisu pod nim, lecz również do poparcia go realnym czynem, zwiększeniem wysiłków w wyszkoleniu, podniesieniem bojowości i techniki w jednostkach — dołożeniem wszelkich starań, aby 1-Majowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego wykonać z honorem. (Strz.).



— Popieram i podpisuję Apel Pokoju — stwierdza szer. Żaczkowski **— gdyż wiem, że podpisy milonów ludzi pracy, poparte wspaniałymi osiągnięciami produkcyjnymi, że podpisy żołnierzy, którzy z każdym dniem wzmagają swój wysiłek wyszkoleniowy w obronie Ojczyzny, stanowią potężną broń, z którą muszą się liczyć wyznawcy dolara, amerykańscy popalacze świata.**

— WIERZYMY W ZWYCIĘSTWO POKOJU!

Szer. Jankowiak, wzorowy warsztatowiec naszej służby.



— Pokój buduje, a wojna rujnuje — mówi szer. Jankowiak **— Ja kocham mą wolną ludową Ojczyznę, w której robotnik i chłop budują lepszą przyszłość. Mamy dość zniszczeń wojennych i krzywd społecznych. Chcemy lepszego jutra. Chcemy spokojnie budowa nowe miasta, fabryki i wsie — chcemy pokoju. Dlatego właśnie podpisuję wraz z milionami Polaków kartę Narodowego Plebiscytu**

●

St. sierż. J. Szymakowski, magazynier w jedn. samochod



— Nienawidzę imperializmu amerykańskiego, — oświadcza st. sierż. Szymakowski **— który chce narzucić wojnę światu. Swym udziałem w Narodowym Plebiscycie Pokoju dołączę swój głos do głosu tych wszystkich, którzy jak ja nienawidzą imperializmu, których wolności i szczęściu zagraża imperializm amerykański. Wraz z nimi domagam się zawarcia Paktu Pokoju**

●

Szer. A. Żaczkowski przodownik wyszkolenia



niech żyje
ŚWIATOWA RADA POKOJU
jednocząca narody w walce o pokój

NASZ DROGOWSKAZ

Wielu z nas ma jeszcze przed oczyma potężne manifestacje 1-Majowe, jakie w całym kraju, stały się przeglądem naszych osiągnięć — osiągnięć wspaniale rozkwitającej ludowej Ojczyzny. Kraj nasz jest dziś bogatszy i silniejszy, a gospodarka narodowa rozwija się i umacnia jak nigdy dotąd w dziejach Polski. Pod kierownictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej masy pracujące budują fundamenty socjalizmu, wykonując z niespotykanym entuzjazmem Plan 6-letni.

Na straży tego pokojowego budownictwa, na straży bezpieczeństwa i niepodległości naszej Ojczyzny — na straży pokoju stoi Wojsko Polskie. Czerpie ono natchnienie ze wspaniałych osiągnięć mas pracujących. Żołnierz Ludowego Wojska rozumie, że obrona najżywotniejszych interesów narodu, szczęścia i rozkwitu Ojczyzny jest zaszczytnym obowiązkiem Polaka — patrioty.

Drogowskazem do jak najlepszego pełnienia żołnierskiej służby, do nowych sukcesów w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym jest 1-Majowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego. Wzorowe wykonanie tego rozkazu to patriotyczny obowiązek, to sprawa honoru każdego żołnierza Wojska Polskiego.

— Podnosić nieustannie poziom wyszkolenia bojowego i politycznego... — brzmią słowa rozkazu Marszałka Rokossowskiego. Na nas, żołnierzach Służby Samochodowej spoczywają specjalne obowiązki w dziedzinie wyszkolenia. Przeobrażenia, jakie przechodzi dziś nasza służba, zamieniając się w nowoczesną broń liniową, ściśle współdziałanie naszego transportu z innymi rodzajami wojsk i służb wymagają, aby żołnierz jednostek samochodowych uzyskał wysoki poziom wyszkolenia bojowego i taktycznego. Nasz żołnierz to już nie tylko wyszkolony pod względem fachowym specjalista — samochodziarz, kierowca czy mechanik.

Dają temu dowód wzorowi kierowcy jednostek artyleryjskich, lotniczych i innych broni, m. in. bomb. Czesław Widziński, lotn. Jerzy Wietrzyński, kan. Wiesław Woźniak, szer. Aleksander Zajączkowski, którzy zajmują zaszczytne miejsce przodowników wyszkolenia w swych jednostkach. Dowodem tego były również przeprowadzone w r. ub. letnie ćwiczenia w czasie których służba nasza wzorowo współdziałała z różnymi rodzajami wojsk. Tacy żołnierze jak bomb. Tadeusz Czerwiński, kan. Zenon Kacperek, bomb. Jan Kołosowski — to wyróżnieni w jednostkach artyleryjskich kierowcy, będący zarazem przodownikami wyszkolenia bojowego.

1-Majowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego wzywa nas do jeszcze większych sukcesów wyszkolenia. Wskazuje on jednocześnie na ścisłe powiązanie wyszkolenia bojowego z wyszkoleniem politycznym. Nie ma bowiem i być nie może w naszym Ludowym Wojsku przodującego żołnierza, który by nie łączył w sobie pełnego uświadomienia politycznego i obywatelskiego z najwartościowszymi cechami żołnierskimi. Świadomość polityczna pomaga mu do lepszego wykonywania swych zadań, każe walczyć o przodownictwo na każdym odcinku żołnierskiej służby. Świadomość taka budzi w żołnierzu miłość i dumę ze wspaniałych zdobyczy ludu polskiego, budującego w naszym kraju lepsze jutro — socjalizm.

Dlatego wszystko co postępowe na świecie staje się bliskie naszym żołnierzom. Wzrasta w nich uczucie przyjaźni do pierwszego socjalistycznego państwa na świecie — do Związku Radzieckiego, a chlubne tradycje walk u boku Armii Radzieckiej i nierozerwalne braterstwo broni żołnierza polskiego i radzieckiego są troskliwie pielęgnowane w każdej jednostce.

— Uczyć żołnierzy władać nowoczesnym sprzętem bojowym — rozkazuje Marszałek Polski Konstanty Rokossowski. — Ten sprzęt to w naszej służbie przede wszystkim wspaniałe samochody produkcji radzieckiej. Należyte opanowanie, wykorzystanie i zabezpieczenie tej nowoczesnej służby samochodowej.

To też w ciągu całego okresu jesienno-zimowego odbywało się intensywne szkolenie fachowe kierowców i mechaników pod kierunkiem doświadczonych wykładowców. Żołnierze starszego rocznika rozszerzyli znacznie zasób swej wiedzy w dziedzinie techniki samochodowej oraz użytkowania i konserwacji sprzętu. Młodzi żołnierze natomiast zdobyli podstawowe wiadomości, gwarantujące należytą obsługę powierzonych im pojazdów. Liczne szeregi przodowników wyszkolenia fachowego świadczą, że na tym odcinku wykorzystany został maksymalnie okres pobytu w garnizonach. Tacy żołnierze, absolwenci kursów fachowych, jak szer. Siwiec, szer. R. Tyba, kan. T. Menćharowski, dają swymi postępami gwarancję, że dobrze wykorzystają i zabezpieczą nowoczesną technikę i sprzęt bojowy naszych jednostek.

Do jeszcze lepszego władania tym sprzętem wzywa rozkaz Ministra Obrony Narodowej, wskazując nam drogę po przez szkolenie się w oparciu o wspaniałe doświadczenia Armii Radzieckiej. Żołnierz służby samochodowej, służby która powstała na ziemi radzieckiej i przy pomocy radzieckich towarzyszy broni, ocenia w pełni przekazywane nam bezcenne doświadczenia służby samochodowej bohaterskiej Armii Radzieckiej. To też kierowca i mechanik WP, szkoląc się dziś — dzięki nowoczesnej radzieckiej technice — na wartościowego specjalistę samochodziarza i użytkując najlepsze na świecie pojazdy mechaniczne produkcji ZSRR wie, że wszelkie doświadczenia przekazywane nam przez Armię Radziecką są



najcenniejszym wkładem w podniesienie techniki i bojowości naszych jednostek. Na gruncie tych doświadczeń pragnie on nadal udoskonalać swą służbę w szeregach Ludowego Wojska, zdobycie ich uważa za punkt żołnierskiego honoru .

— Szkolenie letnie — najważniejszy okres w wyszkoleniu bojowym — wykorzystać maksymalnie do wykonania postawionych przed jednostkami zadań — brzmi rozkaz Marszałka Rokossowskiego. Właśnie na ćwiczeniach w polu, w różnorodnych warunkach terenowych nabiera właściwych, bojowych cech nasza służba. Tu przekute zostają nabyte w garnizonach wiadomości ze wszystkich dziedzin służby żołnierskiej na praktyczne i realne wartości bojowe. Tu, w obecności jednostek rozmaitych rodzajów broni, służba samochodowa będzie mogła dobrze uczyć się tego, co potrzebne jest na polu walki. Do pełnego wykorzystania ćwiczeń letnich wzywa więc nas w swym rozkazie Minister Obrony Narodowej, podkreślając jednocześnie doniosłość tego okresu.

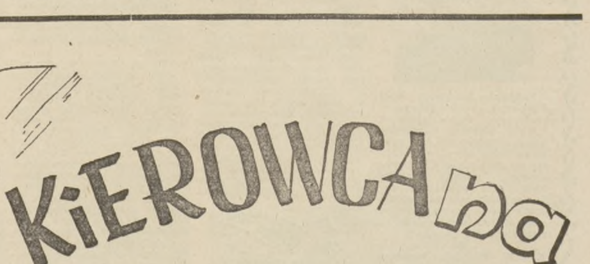
Wiemy, że zadania postawione przed służbą samochodową w czasie lata decydują często o rezultatach przeprowadzanych ćwiczeń całego WP. Sprawny przemarsz jednostek, szybki manewr i zaskoczenie są bowiem zależne przede wszystkim od gotowości i sprawności jednostek samochodowych. Dlatego każde zadanie, bez względu na warunki terenowe i atmosferyczne, musi być wzorowo wykonane! To też szkolić się w jeździe terenowej, w marszach kolumną i pojedyńczo za dnia i w nocy, w zabezpieczaniu pojazdów przed ogniem artyleryjskim i lotniczym, szkolić we współdziałaniu z innymi rodzajami broni będą żołnierze służby samochodowej z największą troskliwością. Utrzymywanie pełnej sprawności technicznej i bojowej jednostek przez wzorowo urządzone polowe parki samochodowe, przez sprawnie pracujące zaopatrzenie w MPSi części zamienne — to nie mniej ważny odcinek naszej służby w polu.

W tych kierunkach pójdą — zgodnie z rozkazem 1-Majowym Marszałka Rokossowskiego — wysiłki kierowców i mechaników, szeregowych, podoficerów i oficerów w okresie letnich obozów szkoleniowych. W zapewnieniu pomyślnych wyników tej pracy pomocą im będzie powiązanie szkolenia polityczno-ideowego z bieżącymi zadaniami wyszkolenia bojowego i fachowego. Właśnie tu, gdzie hartuje się żołnierz, gdzie nabiera zalet moralno-bojowych, jak wierność przysiędze wojskowej i sztandarowi jednostki, jak czujność, odwaga, wytrzymałość i ofiarność — tu rodzą się nowe, liczne szeregi przodowników. Tu właśnie praca polityczna, głosząca idee pokoju, postępu, wolności i socjalizmu, rozbudza w masach żołnierskich płomienne uczucia patriotyczne i bezgraniczne oddanie sprawie niepodległości i szczęścia naszej ludowej Ojczyzny. Tu praca wychowawcza, nawiązująca do postępowych tradycji narodu polskiego i pielęgnująca tradycje braterstwa broni z Armią Radziecką rozpala żołnierzy do przykładnego wykonywania powierzonych im obowiązków do wzięcia pełnej odpowiedzialności za powierzone im zadania.

*

1-Majowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego jest więc drogowskazem w walce o nowe sukcesy w bojowym, politycznym i fachowym wyszkoleniu służby samochodowej. Wykonując go z honorem jeszcze bardziej wzmocnimy siłę Wojska Polskiego, gwarantującą niepodległość ludowej Ojczyzny — umocnimy siły obozu pokoju. Poprzemy czynem złożone przez nas podpisy pod kartą Narodowego Plebiscytu Pokoju.

Wzorowo wykonuje 1-Majowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego przodujący kierowca naszej służby kpr. Jan Grabczak. Rzucony przez niego apel dał już setki zaoszczędzonych litrów paliwa, przyczynił się do podniesienia gotowości bojowej jednostek samochodowych.
O osiągnięciach kpr. Grabczaka piszemy obszernie w nast. „ZK".



Każdy z nas żołnierzy służby samochodowej, kierowca i mechanik, zdaje sobie jasno sprawę z faktu, że służba nasza dawno już przestała być jedynie służbą tyłową, której zadanie ograniczało się do zaopatrywania wojska w niezbędne mu do prowadzenia walki środki. Również i warunki nowoczesnej wojny, która cechuje wytężone działanie lotnictwa nieprzyjaciela i jego zagonów pancernych na zapleczu linii frontu powoduje że każde działanie służby samochodowej musi odbywać się w pełnej gotowości bojowej.

Okoliczności te powodują, że dla dobrego wykonania obowiązków żołnierzom służby samochodowej nie może wystarczyć już tylko wzorowa znajomość techniki oraz pełne opanowanie prowadzenia samochodu.

Przykład zwycięskiej Armii Radzieckiej uczy nas, że samochodziarz walczył niejednokrotnie narówni z żołnierzem piechoty czy czołgistą. Od jego umiejętności chronienia samochodu i prowadzenia walki przed działaniem nieprzyjaciela, od jego znajomości taktyki broni w której szeregach walczy zależy w dużej mierze powodzenie bojowe i zwycięskie przeprowadzenie operacji.

Ten przykład żołnierzy najlepszej armii świata musimy mieć zawsze przed oczyma w czasie naszego pobytu na obozach letnich, których zadaniem jest podniesienie wyszkolenia bojowego służby samochodowej na jeszcze wyższy poziom.

W warunkach ćwiczebnych, zbliżonych do warunków istniejących na polu walki musimy więc oprócz stałego doskonalenia naszej umiejętności prowadzenia samochodu w trudnym terenie, obsługiwania go i garażowania w parku polowym, wykorzystywać każde ćwiczenie dla wszechstronnego zaznajomienia się z taktyką broni, w której służymy: opanować jej znaki sygnalizacyjne, uczyć się działać w bezpośredniej bliskości nieprzyjaciela, podwozić sprawnie działa na stanowiska ogniowe, piechotę na podstawy wyjściowe natarcia zajmować szybko rejon wyczekiwania, chronić nasze samochody maskując je natychmiast i okupując.

Umiejętności te w toku odbytych już ćwiczeń w dużej mierze opanowaliśmy. Szereg wzorowych kierowców uzyskało pochwałę dowództwa za sumienne wypełnienie ćwiczebnego zadania. Tym ostrzej więc wypowiedzieć musimy walkę przejawom niezrozumienia obowiązków kierowcy w czasie ćwiczeń, wypadkom niezdyscyplinowania i „bumelanctwa".

Są u nas jeszcze kierowcy, którzy uważają, że zadania ich ogranicza się jedynie do podwiezienia na czas ćwiczenia np. piechoty do rejonu jej wyładowania. Na tym kończy się w ich mniemaniu „udział" w ćwiczeniu, a często nawet stają się oni przeszko-

plut. B. Kondracki

WYKAZALIŚMY PEŁNĄ GOTOWOŚĆ

Wzorowo przygotowali się do tegorocznego egzaminu naszej służby żołnierze jednostki oficera Pawłowskiego. Od dłuższego czasu trwało już współzawodnictwo pomiędzy poszczególnymi kierowcami, którego celem było zdobycie zaszczytnej odznaki „Wzorowego Kierowcy".



Oto żołnierze Służby Samochodowej wyróżnieni w wiosennym Przeglądzie Generalnym za osiągnięcia w dziedzinie materiałów pędnych: kpr. Jankowski, kpr. Haczkowski. st. szer. Ratyński, st. szer. Kondratowicz, st. szer. Jamróz, szer. Woźniak, szer. Melonik, szer. Kopacz, szer. Płosarek.

Cennymi radami służyli młodszym kolegom starsi koledzy, którzy otrzymali to wyróżnienie już w roku ubiegłym jak: kpr. Ascinkiewicz Czesław, kpr. Jankowski Roman i inni. W okresie przygotowawczym do Przeglądu Generalnego wyróżnili się wzorowo eksploatując swe samochody st. strz. Paszkowski Czesław, który podczas jednego przejazdu samochodem Gaz — 51 do Łodzi zaoszczędził 11 l. paliwa, st. strz. Kopacz Józef, oraz szer. Kołacki i Poniatowski, którzy wzorowo wykonują zawsze otrzymane zadania służbowe i wyróżniają się troską o powierzone ich pieczy samochody.

Nie pozostali w okresie przed przeglądowym w tyle za kierowcami jednostki i mechanicy. Przygotowali oni nie tylko wzorowo posiadany przez jednostkę tabor samochodowy, doskonałe samochody produkcji radzieckiej GAZ-51, ZIS 150 i „Pobieda" do oczekujących ję trudnych zadań okresu wzmożonego letniego szkolenia lecz również poczynili szereg usprawnień racjonalizatorskich, które ułatwią dalszą eksploatację sprzętu. Przykładem takiego celowo pomyślanego i rozwiązanego udoskonalenia jest wykonanie podporek do urządzenia holowniczego przyczep produkcji krajowej, którego twórcą jest wzorowy mechanik st. szer. Kamieniarz Jan.

Słusznie ocenili młodzi kierowcy z pododdziału szkolnego znaczenie dobrego wyposażenia sali motoryzacyjnej w eksponaty, tablice i przekroje dla dalszego szkolenia wykonując przed przeglądem generalnym szereg eksponatów dla sali motoryzacyjnej. W pracy tej wyróżnili się szczególnie: szer. Skowroński Józef, Trusz Wiktor. Galiński Wojciech, Derbich Józef, Kłosiwicz Mieczysław, Bednarski, Cisawski, Kot Stanisław, Kot Franciszek, Jastrzębski Kazimierz, Wich Jan. Czeczaj Stanisław, Kaczkowski Edmund. Stachurski Adam, oraz zespół, który wykonał piękny stół plastyczny: kpr. Grabarczyk, kpr. Nowak Eugeniusz.

Kierowcy i mechanicy jednostki oficera Pawłowskiego zdają sobie sprawę że podstawą ich sukcesów w podniesieniu wyszkolenia fachowego i bojowego na wyższy poziom oraz osiągnięć w oszczędnej i zdyscyplinowanej eksploatacji sprzętu jest wysoka świadomość polityczna i obywatelskie wyrobienie. To też w okresie przed Przeglądem Generalnym wykonali oni szereg tablic ściennych, map i haseł, które nie tylko ozdobiły jednostkę w czasie uroczystości, lecz również przyczyniają się do lepszego przyswajania sobie i opanowywania materiału szkoleniowego w czasie zajęć politycznych

Prawdziwą nagrodą za włożony trud było dla żołnierzy jednostki oficera Pawłowskiego pzeprowadzenie Przeglądu Generalnego przez Głównego Kwatermistrza WP gen. bryg. Komara i Szefa Służby Samochodowej MON.

Mogli oni w dniu tym wykazać wysokim przełożonym, że jednostka jest w pełni przygotowana do wykonania zadań okresu letniego szkolenia.

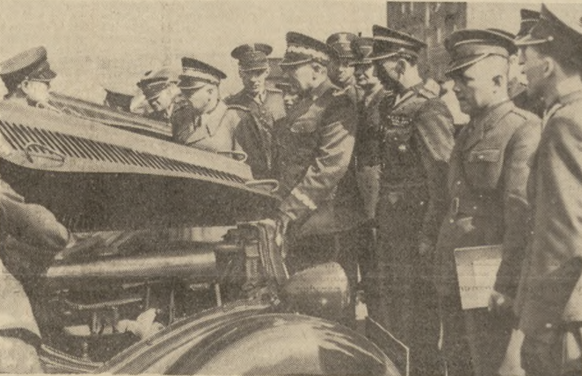
Nie mniejszy wkład w przygotowanie do Przeglądu Generalnego włożyli również kierowcy i mechanicy jednostki oficera Jarosza. Instruktorzy nauki jazdy na ciągnikach sierż. Nawrocki Ferdynand i st. strz. Ziobron Edward zorganizowali specjalne doszkalanie młodszych kolegów, którzy jeszcze nie całkowicie opanowali prowadzenie traktora :

Szczególnie pięknie uczciła przegląd Generalny i święto 1 majowe kadra podoficerska jednostki wykonując w wolnych od pracy godzinach rampę do mycia samochodów i zaoszczędzając w ten sposób kredyty przeznaczone na ten cel. Wykonawcami rampy byli:st. sierż. Błocki, Mucha, sierż. Minkiewicz, Ilnicki, Nawrocki, plut. Kowalczyk, Wierzbiński, Kurc. Lalik, Hartleb, Paszyński, kpr. Szczęsny oraz Straszak.



Kpr. Aścinkiewicz Czesław syn robotnika odznaczony odznaką „Wzorowego Kierowcy" II klasy, sprawdza jeszcze raz „swoją" Pobiedę przed Przeglądem Generalnym.

Odbyta na zakończnie Przeglądu Generalnego przed dowódcą Okręgu Wojskowego gen. dyw. Rotkiewiczem defilada całej jednostki wykazała jej pełną sprawność i dobre przygotowanie do zadań letniego okresu szkolenia.



Główny Kwatermistrz WP Gen. bryg. Komar, w towarzystwie Szefa Służby Samochodowej MON. dokonuje przeglądu jednostki samochodowej.



dą w jego sprawnym wykonaniu.

Tego rodzaju postępowanie może spowodować zniszczenie samochodów, a nawet całego pododziału. Świadczą o tym przykłady z ćwiczeń przeprowadzonych na obozach.

W czasie jednego z nich nieprzyjaciel po związaniu walką całego oddziału piechoty zmotoryzowanej uderzył z prawego i lewego skrzydła w celu okrążenia oddziału. Uderzenie nieprzyjaciela na prawe skrzydło pododdziału trafiło na ukrytą kolumnę samochodową, którą nie przygotowaną do obrony częściowo zniszczono, a częściowo dostała się ona w ręce wroga. Tymczasem pododdział po odparciu przeciwuderzeń i przełamaniu obrony nieprzyjaciela pozostał bez środków transportowych, tj. taktycznie nie był zdolny do dalszej walki. Na wojnie trzeba wiedzieć, że wyniki byłyby jeszcze bardziej opłakane.

W tym ćwiczeniu uwidocznił się brak wyszkolenia kierowców, których nie nauczono, że po **spieszeniu** się piechoty muszą zamaskować wozy i zorganizować obronę własnymi siłami.

Na ćwiczeniach pododdziału oficera Jaworskiego w czasie marszu, kiedy pododdział zatrzymał się w miejscowości „N" w celu spożycia posiłku, kierowcy samochodów ustawili wozy w odległości 2—3 m jeden od drugiego i nie zamaskowali ich. W wyniku tego lotnictwo nieprzyjaciela zauważyło kolumnę i „zbombardowało" ją. „Bombardowanie" to spowodowało, że pododdział poniósł duże straty w sprzęcie.

Tak w jednym wypadku jak i w drugim przyczyną niepowodzenia w walce było złe wyszkolenie kierowców i ich niewłaściwy stosunek do ćwiczenia, który w prawdziwych warunkach bojowych spowodował by poniesienie porażki.

Zdarzają się również wypadki łamania dyscypliny ćwiczebnej przez jazdę z zapalonymi światłami w czasie ćwiczeń nocnych, ustawianie samochodów w czasie ćwiczeń artylerii nieprzepisowo w ten sposób, że natychmiastowa zmiana stanowiska ogniowego jest niemożliwa z powdou długotrwałości dojazdu samochodów.

Wypadki takie winny natychmiast znaleźć potępienie ze strony organizacji ZMP, członków partii i wzorowych kierowców. Ze strony każdego rozumiejącego znaczenie sprawnie działającej służby samochodowej kierowcy.

Obowiązkiem każdego żołnierza służby samochodowej biorącego udział w ćwiczeniach jest dokładne zaznajomienie z ich założeniem i odpowiednie szkolenie się we współdziałaniu z kolegami prowadzącymi walkę, ćwiczenie w ukrywaniu i okopywaniu samochodu, szybkim przeprowadzaniu przeglądów technicznych

Wykorzystując okres obozów letnich do wytrwałego szkolenia bojowego, biorąc aktywny udział w każdym ćwiczeniu wykonamy wzorowo pierwszomajowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego, — wzmocnimy siłę bojową wojska.

W WALCE O KADRY

Pod tym hasłem zorganizowany został w N-tej jednostce samochodowej kurs wulkanizatorów, który powiększył kadry specjalistów samochodziarzy, a tym samym przyczynił się do usprawnienia prac naszych parkowych Stacji Obsługi. Należyta bowiem konserwacja i obsługa ogumienia stanowi jeden z podstawowych czynników przedłużających żywotność nie tylko opon, ale i całego samochodu.

Kierownicy kursu oficer Marcinkowski i oficer Muchh zaplanowali zajęcia, wiążąc wykłady teoretyczne z praktyką w zakładzie wulkanizacyjnym pod okiem doświadczonych fachowców. Dzięki temu kursanci przeszli dokładnie wszystkie fazy napraw opon, dętek i innych wyrobów gumowych. Warunkiem egzaminu praktycznego było samodzielne wykonanie procesu naprawy opony i dętki.

Żołnierze, rozumiejąc w pełni znaczenie kursu, przystąpili z entuzjazmem do nauki, porywając za sobą słabszych kolegów. Dzięki inicjatywie ZMP-owców utworzony został kolektyw samokształceniowy, organizujący współzawodnictwo w szkoleniu i wciągający doń wszystkich kursantów. Z takich przodowników wyszkolenia jak członek Partii Jankowiak, ZMP-owcy: Kastelik, Żakieta i Gogol brali przykład inni koledzy, a słabsi uzyskiwali od nich koleżeńską pomoc.

Po ukończonym kursie żołnierze przeszli do jednostek jako wartościowi fachowcy, którzy pracując na Stacjach Obsługi nadal podnosić będą swój poziom

Por. Marcinkowski

kpr. Z. Flisowski

Praca w PARKU POLOWYM

Wielu z nas znalazło się w tym roku po raz pierwszy na obozie letnim. Ma on dla tych żołnierzy naszej służby jeszcze dużo „tajemnic" i nowości. Z ciekawością rozglądają się oni szczególnie po polowym parku samochodowym i jego elementach, który ma odtąd stać się miejscem ich co dziennej pracy i „domem" dla powierzonych ich pieczy samochodów.

Dla tych Kolegów właśnie przeznaczam ten artykuł, który będzie stanowił mój pamiętnik z zeszłorocznego obozu. Postaram się opisać w nim dokładnie moją pracę w parku polowym w ciągu jednego dnia. **Muszę przy tym zaznaczyć, że jeżeli uzyskałem awans i odznakę wzorowego kierowcy, — samochód mój jest obecnie w niegorszym stanie technicznym niż był podczas zeszłorocznego obozu, mimo dużego przebiegu w trudnych warunkach, to właśnie stało się, dzięki temu, że starałem się zawsze w pełni wykorzystać wszystkie urządzenia parku polowego dla jego konserwacji, zwracając przy tym szczególną uwagę na przeglądy techniczne przed wyjazdem w drogę i po powrocie do parku.**

Zalecam Kolegom robić to samo a ręczę, że wasze samochody będą wówczas zawsze technicznie sprawne i gotowe do wykonania każdego zadania.

RANO.

Normalny dzień obozowy zaczynał się dla mnie wyjazdem na ćwiczenia. Po otrzymaniu polecenia o przygotowaniu samochodu do wyjazdu udawałem się z wypełnionym już uprzednio rozkazem wyjazdu do parku postoju, by przejrzeć mój samochód przed drogą. Przegląd ten zajmował mi przeciętnie około 20 min.

Zaczynałem go tak jak dobry gospodarz rozpoczyna dzień, który wychodząc ogląda całe swe gospodarstwo. Tak samo i ja w pierwszym rzędzie oglądałem mój samochód z zewnątrz, patrząc czy nie ma uszkodzeń, sprawdzałem czy nie wycieka benzyna, olej lub woda. Skolei kontrolowałem ilość paliwa w zbiornikach, oleju w misce olejowej i wody w chłodnicy.

Sposób opisany polecamy specjalnie warsztatom naprawczym.

Szczególnie starannie badałem następnie luz koła kierownicy i stan zawleczek połączeń drążków kierowniczych, tu bowiem tkwi jedna z najpoważniejszych przyczyn wypadków.

Rozumiałem zawsze znaczenie właściwego ciśnienia w oponach dla zaoszczędzenia ich oraz obniżenia zużycia benzyny kontrolowałem więc ciśnienie, sprawdzając równocześnie powierzchnię czy nie ma wbitych gwoździ, wzdęć itp. poczym sprawdzałem dociągnięcie nakrętek mosujących tarczę kół do piast. Następnie badałem działania świateł, a szczególnie światła tylnego (bardzo ważne przy jeździe w kolumnie) i przystępowałem do uruchomienia silnika. Zaznaczam, że nigdy nie wyjeżdżałem w drogę nie przesłuchawszy uprzednio pracy silnika na różnych obrotach. Inne mechanizmy samochodu jak skrzynka biegów, sprzęgło, hamulce, wyrównywacz i zegary kontrolne sprawdzałem w czasie dojazdu do punktu kontrolnego.

W wypadku, gdy w czasie przeglądu napotykałem na niesprawności, których nie mogłem sam usunąć jak np. zła praca silnika, zwracałem się o pomoc do mechanika naszej jednostki, by usunąć je z jego pomocą.

Po zakończeniu przeglądu meldowałem swojemu dowódcy o gotowości do wykonania zadania i dawałem mu do podpisu rozkaz wyjazdu, poczym wyjeżdżałem na ćwiczenia.

WIECZÓR

Z ćwiczeń powracałem w dobrym nastroju. Mój starannie przygotowany do drogi, doskonały GAZ-51 nie zawodzi mnie nigdy i mimo trudnych warunków terenowych mogłem wywiązać się z poważnych zadań stawianych przez dowództwo przed transportem samochodowym.

Już w powrotnej drodze wsłuchiwałem się w pracę silnika i kontrolowałem działanie innych zespołów, układając sobie równocześnie plan pracy przy „moim koniu" zanim powiem mu dzisiaj dobranoc.

Samochód zatrzymywałem przed szlabanem punktu kontrolnego, poczym wraz z dyżurnym oglądałem samochód z zewnątrz dla stwierdzenia czy nie poniósł on uszkodzeń i załamań. Po sprawdzeniu dokumentów i prawidłowości dokonanych tam przezemnie wpisów, dyżurny zapisywał wynik w okienku punktu, a ja udawałem się, by mojego Gazika odstawić na nocleg. Przedtym jednak przeprowadzałem jego wieczorną tualetę, czyli w języku urzędowym naszej służby, przegląd po powrocie z drogi, tak by był on w każdej chwili sprawny bojowo.

Tualetę Gazika rozpoczynałem naturalnie od mycia. Najpierw wymiatałem skrzynię ładunkową i budkę kierowcy, poczym usuwałem przylepione do podwozia kawałki błota zapomocą zdzieraków i szczotek. Samo mycie wykonywałem na pomoście, znajdującym się do tego celu w naszym parku. Czyszczenie, mycie i wytarcie samochodu zajmowało mi przeciętnie około 0,5 godz. czasu. Gdy mój Gazik stracił już wszystkie zewnętrzne ślady przebytej niedawno walki z piaszczystym a nieraz z błotnistym terenem, rozpoczynałem właściwy przegląd techniczny.



Lekka przenośna pompka do mycia sprzętu w warunkach obozowych

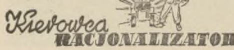
Po pierwsze kontrolowałem pracę silnika na różnych obrotach i usuwałem, w razie potrzeby przyczyny nierównego działania. Jazda w trudnych warunkach terenowch powoduje bardzo często obluzowanie się poszczególnych części samochodu, dlatego też sprawdzałem szczególnie starannie: stan silnika, jego umocowanie i naciąg paska, stan i umocowanie chłodnicy, połączenia gaźnika z rurą ssącą, umocowanie ciągłej regulacji gaźnika, aparatu zapłonowego, prądnicy, rozrusznika oraz akomulatora. Skolei sprawdzałem umocowanie silnika do ramy, przegubów wału napędowego, strzemion i sworzni resorów, oraz tłumika.

W drodze mogło się zdarzyć, że któryś z wentyli był nieszczelny, sprawdzałem więc ciśnienie powietrza we wszystkich kołach, poczym dokręcałem nakrętki tarcz kół. Zakończenie przeglądu stanowiła kontrola stanu filtra powietrznego i w razie potrzeby wymiana oleju przy równoczesnym przemyciu w nafcie elementu filtrującego, oraz przez smarowanie całego gazika, zgodnie z tabelą smarowania. Po wykonaniu przeglądu odszukiwałem mechanika, składałem mu meldunek o gotowości mego samochodu, poczym jeszcze raz wraz z nim sprawdzałem działanie wszystkich zespołów samochodu. Po umyciu, skontrolowaniu i usunięciu niesprawności, które powstały w moim samochodzie w czasie drogi uzupełniałem skolei paliwo. Starałem się przy tym zawsze ustawić samochód w ten sposób, aby wylew samochodu do zbiornika znalazł się jak najbliżej stanowiska wydawania paliwa, nie utrudniając jednak pracy. W czasie wlewania paliwa zabezpieczałem je od zaniczyszczeń przez filtrowanie, w wypadku zaś gdy padał deszcz przez dodatkowe umocowanie nad wlewem zasłony z drzewa, lub brezentu. Przez cały czas sprawdzałem również dokładność odmierzania benzyny.



Pomost do mycia samochodów w warunkach polowych.

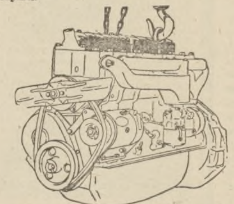
Po uzupełnieniu paliwa odstawiałem mego Gazika na nocleg do parku postoju, stawiając go na wyznaczone mu miejsce. Przed wyjściem z parku i należnego mnie skolei mycia i „uzupełnieniem paliwa" upewniałem się, że zapłon i wszystkie odbiorniki elektryczne są wyłączone oraz że samochód jest unieruchomiony za pomocą ręcznego hamulca, tak kończył się mój dzień pracy w parku polowym. Na tym zamykam na razie ten obozwy pamiętnik i przekazuję Kolegom doświadczenie, które pozwoliło mi osiągać zawsze dobre wyniki ćwiczebne. Właściwa i staranna obsługa techniczna to podstawa gotowości bojowej samochodu.



UŁATWIENIE OBOZOWE.

Nie życząc bynajmniej nikomu z Was konieczności wyjmowania silnika w warunkach polowych, podajemy dla ewentualnego wykorzystania w tak przykrej sytuacji, sposobu oszczędzającego dużego wysiłku paru ludzi.

Wystarczy mianowicie, w chwili wolnej przygotować sobie dwie pomocnicze śruby — uchwyty które pomogą nam wybudować silnik przy pomocy wielokrążka łańcuchowego. Do tego celu wykręcamy z głowicy szpilkę gwintowaną i na tokarce wykonujemy dwie takie same szpilki odpowiednio dłuższe (nad głowicę) z tym samym gwintem. Następnie odkuwamy dwa oczka o średnicy otworu 50 — 60 mm i przekroju materiału około 20 — 25 mm. zostawiając w jednym miejscu jako nadlew. W nim wiercimy otwór i gwintujemy zgodnie z gwintem górnej części szpilki. Wkręcamy szpilkę, (po dopasowaniu długości tak aby oczko z nadlewem spoczywało po wkręceniu w korpus na głowicy) i na tokarce obtaczamy dolną część nadlewu prostopadle do osi podłużnej szpilki.



W razie nagłej konieczności wyjęcia silnika przez takie dwie pomocnicze śruby przekładamy łańcuch i hak wielokrążka co jest znacznie prościej i bezpieczniej niż obwiązywać cały silnik łańcuchami (jak to się często stosuje) z dużym strachem czy nieuszkodzi się miska olejowa lub kolektor ssący czy wydechowy.

kpr. Zygmunt Kawka



Jednym z wielu wymogów stawianych przed służbą samochodową na obozach letnich jest urządzenie, wyposażenie i zabezpieczenie magazynu MPS w jednostkach i oddziałach wojskowych.

Przy rozlokowaniu i urządzeniu magazynu MPS na obozach napotykamy na cały szereg trudności natury administracyjnej zabezpieczenia i doboru odpowiedniego terenu. Należy więc przy wyborze miejsca na rozlokowanie magazynu MPS wziąć pod uwagę wszystkie dobre i złe strony danego terenu aby po przeanalizowaniu ich można było dać obiektywną ocenę sprawności pracy magazynu.

1. Zadaniem magazynu MPS na obozie letnim jest przyjmowanie, przechowywanie i wydawanie materiałów pędnych i smarów, olei, specjalnych płynów hamulcowych itp. oraz przechowanie sprzętu rozlewczego i tary.

2. Magazyn wyposażony winien być w potrzebną ilość tary: jak beczki żelazne, blaszane i drewniane oraz drobny sprzęt rozlewczy: wiadara, bańki, lejki, pąpki itp.

3. Przy wyborze miejsca na magazyn MPS należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

a) Teren możliwie zakryty.
b) Bezpieczeństwo przeciwpożarowe,
c) Bliskość wody jeżeli to jest możliwe,
d) W terenie odkrytym wykorzystać zagłębienie, row, wyrwy itp.
e) Zabezpieczenie pod względem kradzieży.

Trzeba pamiętać o tym, że nieodpowiedni wybór miejsca na magazyn MPS może spowodować zniszczenie zapasów MPS.

4. Magazyn MPS w warunkach polowych urządza się w ziemiance nakrytej, przyczym ziemiankę tę ogradza się drutem kolczastym, a w lesie okopuje się rowem, dla bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Poszczególne produkty układa się oddzielnie na drewnianych podkładach, zachowując kolejność przyjmowania ich do magazynu. Pustą tarę należy przechowywać w inynm miejscu do tego przygotowanym w pobliżu magazynu.

5. Ochronę i obronę magazynu MPS na obozach letnich organizować należy w myśl rozdziału IX przepisów SMPS 6 48 z pewnymi odchyleniami nie mogącymi mieć zastosowania w danych warunkach.

6 Szczególnej wagi w warunkach polowych nabiera bezpieczeństwo przeciwpożarowe, dlatego też należy zastosować wszystkie środki ostrożności jaż:

a) Bezwzględny zakaz palenia tytoniu w rejonie magazynu, jaki też w pobliżu niego.
b) Niedopuszczalne jest otwieranie, zamykanie korków u beczek za pomocą młotka.
c) Magazynier nie może chodzić w obuwiu podkutym.
d) Ślady rozlanych MPS natychmiast zasypywać ziemią.

JAK ZAPEWNIĆ DOBRĄ PRACĘ POMPY WODNEJ

W związku ze zbliżającym się okresem obozowej eksploatacji samochodów i drugim już zapytaniem skierowanym do Redakcji ZK odnośnie systemu chłodzenia silników samochodowych w lecie, podajemy poniżej 6 punktów, których przestrzeganie zapewni Wam bez bezbłędne funkcjonowanie pompy i chłodnicy.

1. Nie należy wlewać zimnej wody do gorącej chłodnicy. Należy poczekać aż chłodnica ostygnie, ponieważ inaczej mógłby popękać płaszcz wodny silnika.

2. Nie wolno smarować olejem połączeń gumowych, celem ułatwienia ich nasadzenia, ponieważ olej niszczy gumę. Należy używać do tego celu mydła lub wosku.

3. Zewnętrzne żebrowanie chłodnicy należy dokładnie czyścić, usuwając z niego kurz, owady itp. celem zapewnienia skutecznego chłodzenia.

4. W wiatraku należy okresowo sprawdzać stan łożysk, naciąg paska i osiowy luz wałka wiatraka. Łożyska wałka należy smarować przy każdym przeglądzie. Naciąg paska winno się sprawdzać regularnie co 500 — 100 km. Przy obluźnionym pasku obroty wiatraka są za małe, co prowadzi do nadmiernego grzania się wody.

5. Z obsługi pompy wodnej należy pamiętać, że jeśli się okaże, że wzdłuż wałka wycieka woda, należy dokręcić dławik za pomocą specjalnego klucza. Gdy zachodzi konieczność wymiany uszczelnienia dławika, należy używać uszczelniań oryginalnych; tylko w doraźnych wypadkach można użyć sznurka azbestowego.

kpr. S. Rudnicki

ZABEZPIECZYMY WYKORZYSTANIE PARKU POLOWEGO

Warunkiem oczekującym wypełnienia trudnych zadań naszą służbę w okresie obozów letnich jest zapewnienie samochodom pełnej gotowości bojowej. Zdajemy sobie przy tym wszyscy sprawę że utrzymanie stałej sprawności technicznej naszych pojazdów będzie w tym okresie trudniejsze niż w okresie postoju w garnizonach. Wpływa na to wzmożone w okresie wytężonego szkolenia użytkowanie samochodów, trudny teren, oraz polowe warunki garażowania.

Odpowiedzią żołnierzy naszej służby na te przeszkody będzie realizacja polecenia którego udzielił nam gen. Matwijewski nakazując uczyć się i wzorowo chronić samochody w warunkach polowych.

Nasz nowy, wspaniały sprzęt otrzymany od Związku Radzieckiego otoczymy w tym roku wszechstronną opieką techniczną tak, aby mimo trudnych polowych, obozowych warunków zachować nie tylko jego stałą sprawność techniczną, lecz również dzięki opiece i właściwemu chronieniu przedłużyć jego żywotność.

Bazą dla ochrony samochodów będą w tym okresie parki polowe.

Wzorowe ich urządzenie i dyscyplina pracy i świadomość jej znaczenia dla gotowości bojowej służby samochodowej żołnierzy obsługi parków stanowić będzie gwarancję wypełnienia przez nie ich celu: **ochronienie samochodów i zabezpieczenie ich sprawności technicznej.** Widzimy za tym jak poważne zadania stoją przed żołnierzami, którzy wyznaczeni zostają do służby parkowej. Od ich pracy oraz znajomości jej zakresu zależy w dużej mierze właściwe wykorzystanie parku i jego urządzeń.

Każdy z nas winien więc zapoznać się dokładnie z obowiązkami, jakie będzie miał do wypełnienienia, gdy z rozkazu dowództwa obejmie tę czy inną funkcję w parku polowym.

Służba w parku polowym składa się z: dyżurnego parku, dyżurnego parku postoju i dyżurnego dyspozytora — pełniącego równocześnie obowiązki dyżurnego kontrolnego. W skład jej wchodzi ponadto magazynier materiałów pędnych i magazynier magazynu technicznego.

DYŻURNY PARKU POLOWEGO

Rozkaz dzienny jednostki wyznacza dyżurnego parku polowego. Do obowiązków jego należy: dbałość o utrzymanie na terenie parku czystości i porządku, przestrzeganie, aby dostęp do parku miały tylko osoby zaopatrzone w przepustki a kierowcy tylko w czasie przewidzianym w rozkładzie zajęć, lub na specjalne zarządzenie przełożonych. Do dyżurnego parku należy również kierowanie pojazdów mechanicznych do parkowej stacji obsługi na przegląd okresowy. Od niego więc w dużej mierze zależy wypełnienie przez jednostkę planu przeglądów w terminie wyznaczonym.

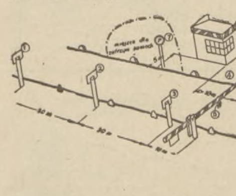
Dyżurny parku odpowiada za bezpieczeństwo przeciwpożarowe. Kontroluje stan sprzętu przeciwpożarowego. Pilnuje aby w miejscach zakazanych nie palono tytoniu itp. Po ukończeniu służby dyżurny parku w specjalnej książce notuje swoje spostrzeżenia w odniesieniu do pełnionych przez siebie obowiązków. Spostrzeżenia te służą dowództwu jako materiał do jeszcze lepszego usprawnienia organizacji służby parkowej.

DYŻURNY PARKU POSTOJU

Rozkaz dzienny wyznacza również dyżurnego parku postoju. Dyżurny postoju dbać musi o czystość i porządek oraz o bezpieczeństwo przeciwpożarowe na terenie parku postoju.

Pełni on też do pewnego stopnia funkcje magazyniera pojazdów mechanicznych wydaje kierowcom samochody przeznaczone do wyjazdów, przyjmuje je po powrocie z drogi, sprawdzając czystość i napełnienie zbiorników.

Ważnym jego obowiązkiem jest wpisywanie do rozkazu wyjazdu stanu licznika i czasu powrotu samochodu z drogi. Dyżurny postoju zdając służbę melduje swemu następcy i komendantowi parku o przebiegu pracy i o swoich spostrzeżeniach, jakie nasunęły się w trakcie pełnienia swych funkcji.



Schemat perspektywiczny urządzenia punktu kontrolnego.
1. **Tablica: „Uwaga zwolnić szybkość punkt kontrolny".**
2. **Tablica: „Sygnał regulującego — rozkazem".**
3. **Tablica: „Punkt kontrolny — przygotować dokumenty do sprawdzenia".**
4. **Zamknięcie przejazdu (szlaban).**
5. **Grzybek wartowniczy.**
6. **Budka.**
7. **Tarcza ze znakiem „P".**
8. **Latarnia z czerwonymi szybkami.**

DYŻURNY PUNKTU KONTROLI TECHNICZNEJ

Praca dyżurnego dyspozytora, będącego równocześnie dyżurnym punktu kontrolnego jest niezmiernie ważna dla dyscypliny transportu samochodowego i jego gotowości technicznej.

Dyżurny dyspozytor prowadzi ścisłą ewidencję stanu technicznego i miejsca pobytu samochodów.

Po otrzymaniu rozkazu wysłania samochodu, zawiadamia obsługę w specjalnych żądaniach rozkazodawcy. Zapasowe materiały pędne, nakrycia brezentowe, sznury, ławki, holowniki itp. Następnie wypełnia rozkaz wyjazdu (Uwaga — druk ścisłego zachowania) i wpisuje dokładnie stan licznika. Kierowca w książce wydanych rozkazów wyjazdów „kwituje" odbiór rozkazu wyjazdu. Następnie dyspozytor wydaje kierowcy dowód rejestracyjny, oraz pozwolenie na eksploatację, jeżeli samochód należy do grupy „C". Ostatnią funkcję dyspozytora i jedną z najważniejszych jest zbadanie stanu zdrowia kierowcy i stanu technicznego samochodu. Zależnie od tych dwóch czynników może samochód wyjechać poza bramę parku.

Dyżurny dyspozytor po powrocie samochodu z drogi odbiera od kierowcy rozkaz wyjazdu, podpisany przez użytkownika, dowód rejestracyjny, a od kierowców grupy „C" pozwolenie na eksploatację. Po dokonaniu tych czynności kontroluje stan techniczny samochodu i w zależności od potrzeby skierowuje go do parku postoju, do parkowej stacji obsługi lub do warsztatu.

CHROŃ park przed pożarem

Pełniąc służbę w parku niejeden z nas nie zdaje sobie nieraz sprawy jak przez jakieś niedopatrzenie, lub nieostrożność można spowodować pożar, który naraziłby skarb państwa na wielkie straty. Warto więc przypomnieć sobie, jak należy chronić park przed pożarem. Przede wszystkim musimy stale pamiętać, że w parku postoju i w stacji materiałów pędnych i smarów nie wolno:

a) posługiwać się odkrytym płomieniem,
b) przemywać i oczyszczać naftą lub benzyną zespołów, urządzeń lub innych materiałów,
c) przechowywać zużytego czyściwa,
d) przechowywać paliwa i olejów w parku postoju,
e) dolewać do paliwa innych składników,
f) przechowywać naczyń z materiałów łatwopalnych,
g) palić tytoniu.

Każdy z nas musi też pamiętać o instrukcji przeciwpożarowej i zapoznać się ze sprzętem przeciw pożarowym, w skład którego wchodzą:

a) skrzynie z suchym piaskiem zaopatrzone w szufle lub łopaty,
b) specjalne tablice z umocowanymi na nich gaśnicami, bosakami, łomami, toporami i wiadrem,
c) koce, płaty wojłoku, które służą do nakrywania płomienia,
d) przenośna pompa, węże pożarnicze, beczki z wodą.

Na skutek stałego obcowania z łatwopalnymi materiałami w parku czasami zapominamy o niebezpieczeństwie. Wielu nieszczęśliwych wypadków możnaby uniknąć, gdyby każdy pełniący służbę w parku pamiętał o instrukcji przeciwpożarowej i o planie ochrony przeciwpożarowej. Każdy może je przeczytać w kancelarii technicznej parku i we wszystkich elementach składowych parku. Pamiętajmy, że pożar w parku, zniszczenie sprzętu to strata niepowetowana w ogólnej gospodarce Państwa Ludowego, zmniejszająca gotowość bojową naszej służby.

Kierowco! Nie wolno Ci ściągać paliwa ze zbiornika. Grozi to Twemu zdrowiu i może spowodować pożar.

Kierowca NA ĆWICZENIACH LETNICH

NA OBOZIE LETNIM MUSISZ PAMIĘTAĆ, ŻE...

— materiały pędne i smary przechowuje się w zbudowanych do tego celu podziemnych magazynach.

— wydawanie MPS odbywa się w specjalnym miejscu z beczek i mniejszych zbiorników ruchomych, wyposażonych w ręczne pompy, stojaki i sprzęt rozlewniczy.

Wymaga to ze strony całego składu osobowego jednostki zwrócenia szczególnej uwagi na zabezpieczenie magazynu przed możliwością pożaru, a jednocześnie na ochronę MPS przed ujemnymi wpływami atmosferycznymi — kurzem, wodą itp. Walka o oszczędność paliwa, jaką prowadzą skutecznie kierowcy naszej służby na wezwanie kpr. Grabczaka, musi zaostrzyć się na tym odcinku ich pracy na obozach letnich. Często napotkać możemy trudne warunki napełniania paliwem wozów, często zdarzyć się może konieczność wydawania materiałów pędnych i smarów bezpośrednio z cysterny za pomocą blaszanych wanienek. Właściwe posługiwanie się prymitywnymi przyrządami utrzymywanie ich w bezwzględnej czystości, szczelne zamykanie wszelkich otworów, jak wlewów, kranów itp. przyczyni się do nowych sukcesów w zaoszczędzaniu cennego paliwa samochodowego.

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Jak przygotować środki maskowania

Jesteśmy już na obozach letnich. Warunki polowe, w jakich znalazły się nasze samochody, stwarzają konieczność przygotowania materiałów do maskowania sprzętu. Poniżej podajemy kilka sposobów najpraktyczniejszego przyrządzania farb w warunkach obozowych.

Czarną farbę można uzyskać po utłuczeniu i roztarciu węgla drzewnego. W połączeniu z samą wodą (bez substancji wiążącej) farba trzyma źle, podobnie jak sadza; dobrze spełnia swoje zadanie z dodatkiem kleju, kazeiny itp. Nadaje się do użytku na pokoście naturalnym i sztucznym. Po zmieszaniu z kredą daje szary odcień ,z tartą cegłą — brązowy.

Farby żółtą i szarą można otrzymywać z gliny, ziemi przesiewanej i pyłu drogowego. W zależności od zabarwienia gliny i ziemi farby mogą mieć różne odcienie. Przed użyciem glinę lub ziemię trzeba wysuszyć rozetrzeć i przesiać.

Farb ciemnych używa się na dowolnych substancjach wiążących. Mieszając żółtą glinę z węglem tłuczonym można uzyskać odcienie zielonkawe, zbliżone do koloru khaki.

Farbę brązową otrzymuje się z przesianego czarnoziemu; na wodnych substancjach wiążących ma ona odcień szaro-brązowy ;na substancji smolowej ,a także na pokoście lub jego odpowiednikach — ciemno-brązowy (prawie czarny).

Substancje wiążące (znormalizowane) występują w czterech odmianach:
— oleiste — pokost naturalny lub sztuczny;
— na wodzie — klej, klajster szwedzki, kazeina;
— smoliste — roztwór kalafonii w nafcie;
— mieszane — emulsja kazeinowa albo klejowo-olejowa.

Skład poszczególnych substancji wiążących na wiadro mieszaniny barwnikowej przedstawia się następująco:

Oleista (matowa): 3 l. pokostu, 5 l. terpentyny, 4 l. sykatywy. Przy niedostatecznej ilości pokostu można pół na pół zmieszać go z naftą.

Klejowa: 0,5 kg. kleju malarskiego lub stolarskiego, 12 l. wody. Klajster szwedzki: 0,6 kg. mąki, 0,5 kg. siarczanu żelaza, 0,1 kg. soli kuchennej, 12 l. wody.

Kazeinowa: 0,4 kg. kazeiny w proszku, 12 l. wody.

Smolista: 0,5 kg. kalafonii, 12 l. nafty.

Kalafonię rozgrzać na ogniu ,nieco ostudzić, następnie rozrabiać naftą stale mieszając.

Kazeino-olejowa: 0,5 kg. kazeiny, 0,4 pokostu, 0,2 l. nafty, 10 l. wody. Pokost i naftę miesza się w oddzielnym naczyniu, wlewa się do rozrobionej kazeiny ,przez cały czas dokładnie mieszając roztwór. Substancje wiążące można przygotować z materiałów podręcznych. Smolistą substancję wiążącą sporządza się z żywicy i rozczynnika — benzyny, nafty, terpentyny lub ligroiny. Żywicę otrzymuje się w potrzebnej ilości wiosną i latem z nacięć na pniach drzew iglastych (sosna, jodła).

Substancja wiążąca z żywicy sosnowej góruje jakością nad jodłową.

Sposób przyrządzenia: 200 — 300 g żywicy roztapia się na ogniu w naczyniu żelaznym (kociołku, bańce, wiadrze), do roztopionej żywicy wlewa się 500 — 600 g terpentyny. Terpentynę należy lać cienkim strumykiem, z dala od ognia, by nie poparzyć odpryskami rąk i twarzy.

Uzyskany roztwór stosuje się jako substancję wiążącą dowolnych farb (z wyjątkiem kredy) zamiast pokostu naturalnego lub sztucznego. Na jedno wiadro (12 l.) bierze się 2,5 — 4 kg. żywicy i od 6 do 7,5 terpentyny; ilość ta wystarczy na pomalowanie około 100 m^2 powierzchni.

Żywica jodłowa w zwykłej terpentynie nie rozpuszcza się, dlatego też w celu spreparowania z niej substancji wiążącej należy: na 1 kg. żywicy wziąć 100 — 120 g wapna (jakiego bądź) i roztopić w naczyniu żelaznym na ogniu. Uzyskany stop rozetrzeć i w ilości 2 — 3 kg rozpuścić w 6 — 7 kg benzyny lub nafty.

Jeśli wymieniony stop przez tarcie w niewielkiej ilości benzyny lub nafty doprowadzi się do gęstości śmietany, można go używać bez żadnych dodatków jako farby ochronnej koloru khaki.

Farba na żywicznej substancji wiążącej wysycha całkowicie po upływie 12 godz. Farba ta jest wodoodporna.

Substancja wiążąca na mleku zbieranym albo na serwatce (kazeinowa) wytwarzana jest z mleka odtłuszczonego zbieranego) lub serwatki, rozcieńczonych na 100% z wodą.

W celu przygotowania wiadra substancji wiążącej należy wziąć 5 — 6 l. mleka zbieranego lub serwatki i dolewać do pełna wody (lepiej ciepłej).

Preparat ten jest stosunkowo wodoodporny i nadaje matowość powierzchni pomalowanej. Na preparacie kazeinowym można malować tylko metal zaciągnięty farbą olejną — dla uniknięcia rdzewienia.

Inż. mjr. Stawiszyński

AMORTYZATORY GAZ-51

Obsługa amortyzatorów polega na okresowym sprawdzaniu ich umocowania na ramie oraz dolewaniu płynu amortyzatorowego. Jeśli stwierdzimy podczas przeglądu amortyzatora, ze po odłączeniu cięgła amortyzatora od przedniej osi dźwignia amortyzatora opuszcza się nieco o pewną część swego skoku (bez wywierania nacisku) a dalej dla dalszego przesunięcia wymaga znacznego wysiłku jest to oznaką nieodpowiedniej ilości płynu amortyzatorowego.

Dla uzupełnienia płynu amortyzatorowego pożądane jest zdjąć amortyzator z samochodu i oczyścić z zewnątrz od brudu i kurzu.

Zacisnąwszy amortyzator w szczękach imadła dolewać następnie płyn bardzo cienkim strumieniem, wolno poruszając dźwignię dla usunięcia powietrza. Przed zalaniem należy odkręcić korek wlewu, znajdujący się ponad osią dźwigni. Zapełniać amortyzatory i uzupełniać je należy tylko specjalnym płynem dla amortyzatorów, składającym się z 60% (wagowo) oleju transformatorowego i 40% turbinowego L. Można też wlewać tylko sam olej transformatorowy, pracuje on wtedy słabiej. Zalewanie amortyzatora jakimkolwiek olejem gęstym lub gęstniejącym w zimie jest wzbronione, gdyż spowodować to może uszkodzenie amortyzatora. Przy stwierdzeniu, że płyn amortyzatorowy ma ciemny odcień, należy go zlać, przemyć amortyzator czystą benzyną, przedmuchać sprężonym powietrzem i nalać płynu. Poziom oleju w amortyzatorze winien po nalaniu znajdować się na krawędzi wlewu. Przy uzupełnieniu oleju amortyzator należy trzymać w poziomym położeniu. W razie zniszczenia gumowych tulejek cięgieł amortyzatora należy je wymienić. Jeśli gotowych tulejek nie posiadamy możemy je wytoczyć z pełnej gumy (nie wykorzystywać do tego celu węży do wody z przekładami płóciennymi). Należy przy tym mieć na pamięci, że tuleja winna wchodzić z ucha cięgła z lekkim oporem. Duży bowiem opór przyśpiesza zużycie tulejek gumowych.

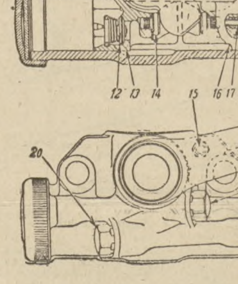
Mniejwięcej co każde 12.000 km. przebiegu samochodu (nie rzadziej niż raz do roku) należy wykręcić zawory przemyć kadłub i zawory benzyną i zalać świeżego smaru. W każdy amortyzator samochodu GAZ-51 wchodzi około 145 cm³ płynu. Zaworów amortyzatora nie należy nigdy rozbierać. Przy osadzeniu korków zaworów na miejscu pamiętać należy o umieszczeniu pod nimi podkładek aluminiowych (grub. 0,8 mm).

Samochód GAZ-51 jest zaopatrzony w amortyzatory podwójnego działania (amartyzatory te zastosowano również w tylnym zawieszeniu samochodu GAZ M-20 „Pobieda").

Jest to amortyzator tłokowy, dźwigniowy. W cylindrze amortyzatora znajdują się dwa żeliwne tłoki (13 i 16). W oba tłoki amortyzatora wpasowane są w oporowe główki (14) między którymi znajduje się kułak (7), osadzony na wieloklinie wałka (5). Na zewnętrznym końcu wałka znajduje się dźwignia (19). Płyn amortyzatora zalewa się przez otwór zamykany korkiem (15). Amortyzator posiada dwa zawory przelewowe (12) w tłokach, oraz ciśnieniowy zakryty korkiem (20) i zwrotny zakryty korkiem (21). Przy ugięciu resoru most samochodu zbliża się do nadwozia. Cięgło (22) idzie przy tym do góry i obraca dźwignię (19) z którą jednocześnie obraca się kułak (7). Kułak obracając się powoduje przesunięcie tłoków, które powodują przeciskanie płynu z jednej strony amortyzatora na drugą. W kanale łączącym obie części cylindra amortyzatora znajdują się zawory, które stwarzają dokładnie określone przeciwdziałanie przepływowi płynu Przy odprężeniu resortu płyn przepływa w odwrotnym kierunku. Opór stwarzany przepływowi płynu przez zawory przyśpiesza tłumienie ruchów wahadłowych resorów.

Podczas ugięcia resoru pracuje zawór ciśnieniowy, przy odprężeniu zaś zawór zwotny.

Dla odróżnienia zaworów sprężyny ich posiadają różne pokrycie: sprężyna zaworu ciśnieniowego — niklowana, zwrotnego zaś — ocynkowana. Prócz tego na podkładkach zaworów znajduje się oznaczenie. Zawór ciśnieniowy posiada oznaczenie W 283, zawór zaś zwrotny A 10.



1 — pokrywka cylindra amortyzatora. 2 — podkładka, 3 — kadłub amortyzatora, 4 — otwór śruby mocującej do ramy, 5 — wałek amortyzatora, 6 — zaślepka górna, 7 — kuła, 8 i 11 — tuleja, 9 — zaślepka boczna, 10 — dławik, 12 — zawór przepustowy, 13 i 16 — tłok amortyzatora, 14 — główka oporowa tłoka, 15 — korek wlewu, 17 — sprężyna, 18 — wkręt ściągający, 19 — dźwigna amortyzatora, 20 — korek zaworu ciśnieniowego, 21 — korek zaworu zwrotnego, 22 — cięgło amortyzatora, 23 — oś cięgła, 24 — gumowa tuleja, 25 — tuleja brązowa, 26 — stalowa tuleja rozporowa.

RESOROWANIE

Koła pojazdu toczące się po jezdni niosą dwie czułe i wartościowe masy. Jedną jest masa podwozia z silnikiem, nadwoziem i wszystkimi mechanizmami, drugą jest masa ładunku. Ponieważ praktycznie nie istnieją nawierzchnie o lustrzanej gładkości, wszystkie wstrząsy pozostające przy przejeżdżaniu kołami nierówności zastają przeniesione na podwozie i ładunek. Zadaniem resorowania jest więc nie tyle zniesienie ostrych wstrząsów ile zamienienie ich na łagodne drgania, które nie zaszkodzą ładunkowi, uczynią podróż dla pasażerów wygodną i pozwolą na przedłużenie żywotności całego samochodu w szczególności podwozia.

Trudności w dziedzinie resorowania samochodów są szczególnie duże, ze względu na zmieniający się ciężar pojazdu zależnie od ilości ładunku i pasażerów, oraz na zmienną szybkość poruszania się. Innymi słowy resorowanie powinno być efektywne przy małych szybkościach, jak i przy pełnym obciążeniu przy dużej szybkości. Pochłanianie ostrych podskoków na drodze z kamienia polnego powinno być tak samo pełne jak i na ulicach wielkomiejskich. Z tych też powodów konstrukcje resorowań samochodów osobowych w szczególności, idą kilkoma różnymi drogami, mającymi zapewnić maksimum wygody jazdy niezmniejszając przyczepności samochodu do jezdni jak jego właściwości prowadzenia.

Znane nam są dobrze choćby z własnej praktyki i obserwacji, zjawiska tzw. zanikających drgań. Polega to na tym, iż samochód pozbawiony amortyzatorów po przejechaniu jakiegoś garbu lub dołka poprzecznego do kierunku jazdy i kilkakrotnie „buja się" w górę i w dół co raz krócej, zanim powróci do normalnego położenia Doświadczalnie sprawdzić to najlepiej przywiązując sprężynę śrubową za jeden koniec do drugiego umocować ciężar, który wydłuży ją o np. 1/3 długości i pchnąć ten ciężar w górę, sprężyna skróci się a następnie wydłuży o więcej niż 1/3 długości, potem znów skróci się itd. — z coraz mniejszą różnicą.

Zjawisko to w samochodach jest stłumione przez amortyzatory, a zmniejszenie jego zależne jest od wielkości tzw. masy nieresorowanej. Drugim określeniem obejmujemy ramę samochodu z silnikiem i nadwoziem. Pierwsze odnosi się do tych wszystkich elementów, które zgodnie z ruchem kół muszą poruszać się podczas resorowania. A więc osie, wachacze, ramiana amortyzatorów, bębny, piasty itp.

Zasadą jest więc utrzymywać jak najmniejszą masę nieresorowaną przy dużej masie resorowanej gdyż wtedy ta pierwsza ulega mniejszym wychyleniom, które bardzo sbybko zanikają. Przy odwrotnym stosunku tzn. masa resorowana mała a nieresorowana duża następują duże drgania o powolnym zanikaniu.

Z tych też powodów konstruktorzy nowoczesnych samochodów dążąc do zmniejszenia mas nieresorowanych, stosują niezależne zawieszenie kół, używając sprężyn śrubowch zamiast resorów, wachacze i ramiona zawieszeń wykonują z lekkich kształtowników lub stopów itp. Najlepszym przykładem tych dążeń jest resortowanie oparte na zasadzie drążków skrętnych.

Są to sprężyste stalowe pręty umocowywane jednym końcem w ramieniu na którym jest zawieszone koło, a drugim w uchwycie przymocowanym do ramy lub jej poprzeczki. Wahanie koła, powoduje poprzez ramię skręcanie drążka, który stawia elastyczny opór, gwarantujący miękkość resorowania. Celem zabezpieczenia drążka od nadmiernego skręcenia, stosuje się na ramionach zawieszenia odboje gumowe pozwalające na ograniczony ruch drążka, przeważnie do około 60° — 70° na końcu umocowanym w ramieniu koła.



4 typy niezależnych zawieszeń kół przednich samochodów

TECHNIKA naszych przyjaciół

SAMOCHÓD — OLBRZYM 25-TONOWA WYWROTKA.

Przy budowie kanału Wołga — Don pracują pierwsze próbne samochody — wywrotki o pojemności 25 ton. W krótkim czasie samochody takie ukażą się na wszystkich wielkich budowach ZSRR.

Dotychczas największe samochody tego typu miały pojemność pięciu ton. Jednakże zastosowanie nowych ekskawatorów radzieckich, zabierających do skrzyni ładunkowej od trzech do czternastu i więcej metrów gruntu, wymagało zastosowania samochodów o wielkiej pojemności, mogących nie tylko pomieścić taką masę ziemi, lecz i wytrzymać jej uderzenie przy ładowaniu.

25-tonowa wywrotka została zbudowana przez grupę konstruktorów fabrycznych pod kierunkiem B. Szaposznikowa i jest przeznaczona do prac kamieniarskich. Platforma jej posiada mocne potrójne dno (2 arkusze stali, a między nimi drzewo dębowe), obliczone na spadanie ogromnych brył kamienia. Platforma naładowana 25-tonowym ładunkiem wywraca się do tyłu i ustawia się pochyło. Wyładunek trwa zaledwie 30 sekund. Maszynę obsługuje jeden człowiek — kierowca.

O wielkości samochodu niechaj świadczy fakt, że koło tego olbrzyma ma ponad 2 metry średnicy. Pięciotonowa ciężarówka stojąc obok tego giganta robi wrażenie małego liliputa.

Nowa potężna wywrotka produkcji ZSRR okaże olbrzymią pomoc budowniczym gigantycznych hydrowęzłów. Zmniejszy znacznie zużycie materiałów pędnych i umożliwi zredukowanie parku samochodów ciężarowych oraz jak najlepsze wykorzystanie ekskawatorów. Na wielkich budowach wielotonowa wywrotka radziecka będzie niezastąpioną maszyną.

HAMULCE WARUNKIEM BEZPIECZENSTWA

Bezpieczeństwo jazdy na motocyklu zależy w dużym stopniu od właściwego i rozumnego posługiwania się hamulcem, dlatego chciałbym podzielić się z kolegami kilkoma uwagami na temat działania hamulców.

Hamowanie winno odbywać się miękko i płynnie — nigdy gwałtownie. Zablokowanie kół zmniejsza siłę hamowania i może spowodować wywrócenie motocykla na wskutek zarzucenia tylnego koła. Przy jeździe z góry należy stosować hamowanie silnikiem. Ogólną zasadą jest, że częste i ostre hamowanie jest dowodem nieumiejętnej jazdy.

Hamowanie w celu zatrzymania motocykla w warunkach normalnych winno się odbywać przy wyłączonym sprzęgle i ustawieniu dźwigni skrzynki przekładodowej w położeniu na bieg luzem. W przypadku hamowania w czasie jazdy po śliskiej mokrej drodze najlepiej zawczasu zwolnić szybkość jazdy przez „zmniejszenie gazu" bez wyłączonego biegu i sprzęgła. Bardzo ważnym czynnikiem „pewnego" hamowania jest uruchomianie obu hamulców równocześnie.



Dawniej mniemano, że hamowanie przedniego koła motocykla jest niebezpieczne, ponieważ może spowodować „przekoziołkowanie" motocykla; w związku z tym stosowano przeważnie hamulce na tylne koło. Praktyka wykazała jednak, że mniemanie to jest błędne, ponieważ niebezpieczeństwo takie nie istnieje, natomiast hamowanie tylnym kołem jest mniej wydajne i niebezpieczne ze względu na możliwość zarzucania tyłu. Przyczyny tego zjawiska są następujące: podczas hamowania środek ciężkości motocykla przesuwa się do przedniego koła odciągając jednocześnie tylne koło, przez co nie cały ciężar motocykla jest wykorzystany na hamowanie; wobec tego siła przyczepności między tylnym kołem i nawierzchnią drogi maleje, co umożliwia ślizganie się koła po nawierzchni i zarzucanie. Dlatego też najlepszym rozwiązaniem jest jak pisałem już wyżej równoczesne hamowanie obu kół, co zapobiega tym niedogodnościom. Chcąc by hamulce działały bez zarzutu należy je jaknajczęściej sprawdzać. Jeżeli jałowy ruch urządzenia hamulcowego wynosi więcej niż 1/4 pełnego ruchu, należy odpowiednio skrócić drążki, względnie cięgła hamulcowe. Jeżeli okładziny szczęk hamulcowych są nadmiernie wytarte, należy je wymienić.



a przykładem RACJONALIZATORÓW WZM

Odwiedzającemu Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne rzuca się w pierwszym rzędzie w oczy starannie wykonana gazetka ścienna robotniczego klubu racjonalizatorów.

W artykule wstępnym gazetki czytamy słowa, które stały się myślą przewodnią członków klubu i zmobilizowanej przez nich do współzawodnictwa w racjonalizacji całej załogi zakładów:

Czytelnicy! Wkraczamy w drugi rok planu 6-letniego, rok jeszcze bardziej niż dotychczas planowej gospodarki, rok jeszcze bardziej wytężonej pracy i jeszcze potężniejszych sukcesów naszego narodu walczącego zwycięsko o pokój i plan 6-letni, o socjalizm.

W walce o wykonanie planu 6-letniego potężnym czynnikiem zwycięstwa jest ruch racjonalizatorski. Również i nasza załoga ma już poważne osiągnięcia w dziedzinie przyspieszenia produkcji i zaoszczędzenia państwu kapitałów potrzebnych na inne inwestycje.

Zgłoszone w roku bieg!ym przez pracowników zakładów udoskonalenia przyniosły państwu oszczędności w wysokości 90.000 złotych.

Walka o wzmożenie wydajności pracy o jak największe jej zracjonalizowanie toczy się w zakładach motoryzacyjnych nie od dziś.

Klub racjonalizatorów skupiający najbardziej świadomych pracowników zakładów powstał w roku 1949. Wkrótce już ilość członków wzrosła do 47.

Członkowie klubu słusznie zrozumieli, że najwłaściwsza droga do rozszerzenia kadry racjonalizatorów, do zwiększenia ilości usprawnień jest podniesienie fachowego i politycznego poziomu członków klubu i całej załogi zakładów.

W porozumieniu z pomocą organizacji partyjnej ,kierownictwa zakładów zorganizowali oni szereg kursów doszkalających jak: kurs kreśleń technicznych, kurs dla kierowników działów i majstrów. Na kursach tych wyróżnił się szereg robotników, którzy jak się okazuje przodują nie tylko w pracy ob. Dobek, lecz i w nauce. Robotnicy, którzy skończyli kurs kreśleń techniczny uzyskują dziś wszyscy powyżej 150% nowej normy. Łatwość odczytania rysunku i lepsze zrozumienie tematu pracy ułatwia im również racjonalizowanie urządzeń pomocniczych.

Dowodem do czego prowadzi dobra działalność klubu racjonalizatorów i aktywny udział załogi we współzawodnictwie pracy jest poważny wzrost wydajności pracy i tak jak w roku 1950 przodownik pracy i racjonalizator ob. Sobkow wykonywał miesięcznie montaż 6 — 7 silników samochodu Skoda 1101, to w roku 1951 wykonuje on miesięcznie 10 silników.

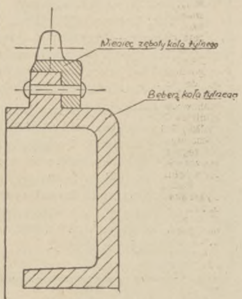
Wytężona praca i działalność racjonalizatorska naszych towarzyszy-robotników Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych powinna stać się dla nas bodźcem do jeszcze staranniejszej i oszczędniejszej eksploatacji samochodów. Równocześnie powinniśmy brać z nich przykład w naszej codziennej pracy starając się udoskonalić procesy obsługowe przy przeglądach technicznych i w dziedzinie eksploatacji.

Robotnicy Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych dają nam przykład jak prostymi środkami można osiągnąć duże oszczędności, ułatwić i przyspieszyć pracę człowieka przy naprawie i obsłudze samochodu.

Poniżej podajemy kolegom kilka przykładów usprawnień, które będą mogły znaleźć zastosowanie w naszych jednostkach naprawczych.

Bęben koła tylnego

Bęben hamulcowy wraz z wieńcem koła zębatego łańcuchowego motocykla Jawa, wykonany jest w jednej części. Wobec bardzo szybkiego zużycia się samego wieńca zębatego, cały bęben przy każdej naprawie z bardzo tylko małymi wyjątkami musi być wymieniany. Ponieważ koszt bębna takiego jest znaczny, wnioskodawca proponuje wykonywanie odpowiednio większej ze względów konstrukcyjnych koronki, którą można nanitowy-



wać na odpowiednio stoczony wieniec bębna używanego, którego zęby są już nie do użytku. Nowy wieniec zębaty z wyżej wymienionych względów konstrukcyjnych posiada o 3 zęby więcej niż oryginalny, tzn. 47 zamiast 44 zęby.

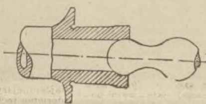
Taka regeneracja bębna hamulcowego pozwala na zaoszczędzenie 2/3 wartości bębna nowego, którego zresztą nabycie w chwili zgłaszania wniosku jest nieosiągalne. Nieznaczne około 8% zmniejszenie przekładni wpływa tylko bardzo nieznacznie na zmniejszenie maksymalnej szybkości motocykla daje jednak nieco większą siłę na obwodzie koła.

Usprawnienie powyższe zostało praktycznie stwierdzone z pełnym dodatnim rezultatem.

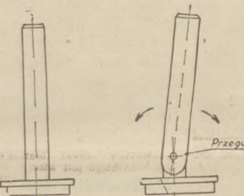
Regeneracja pochwy tylnej Gaz-67

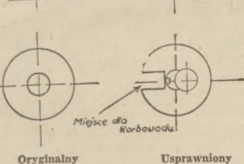
Regeneracja zużytej bieżni, następuje przez roztłaczanie końca pochwy na gorąco za pomocą specjalnego trzpienia, poczem po zahartowaniu, pochwa jest szlifowana odrazu na wymiar ostateczny.

To niedawno zgłoszone usprawnienie Ob. Sobkowa sałkowicie rozwiązuje problem który był jednym z trudniejszych. Regeneracja tania i szybka.



Szczegół „A"



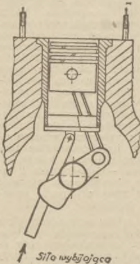


Oryginalny **Usprawniony**

Nowy wybijak

Usprawnienie polega na — zastosowaniu odmiennej konstrukcji przyrządu do wybijania tulei.

Zmiana konstrukcji polega na zastosowaniu wybijaka o przegubowym trzonie oraz o główicze z wyciągiem pozwalającym wybijać tuleję razem z tłokiem i korbowodem, bez wymontowywania wału korbowego.



Przyrząd ma zastosowanie we wszystkich tych wypadkach gdzie zachodzi konieczność wybicia tulei z tłokiem i korbowodem (np. — przy poprawce po hamowni, przy reklamacyjnej naprawie silnika) powoduje zmniejszenie uszkodzeń tulei i tłoka oraz znacznie przyśpiesza pracę.

Przyrząd wykonano i sprawdzono praktycznie z bardzo dobrym wynikiem.

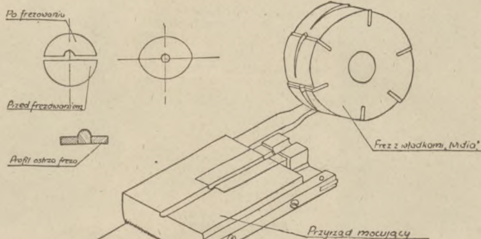
Przyrząd do frezowania

Usprawnienie polega na wprowadzeniu do produkcji prowadzeń zaworowych „GAZ-67" (dwudzielna) — przyrządu frezarskiego pomysłu wnioskodawcy — dającego — wyrównanie uprzednio przeciętnych połówek, łącznie z frezowaniem rowka prowadzącego wiertło. Dla zwiększenia szybkości obróbki — wnioskodawca zaprojektował frez z nakładkami „Vidia"— posiadający szybkość skrawania o 200% większą.

Usprawnienie: 1) pozwala na osiągnięcie dużej dokładności połówek prowadzeń oraz dając dobre prowadzenie dla wiertła (przy zamocowaniu połówek na tokarni) — w sumie pozwala na prawie całkowite uniknięcie braków — wynikających dotąd, czy to z nierówności połówek, czy też ze zboczenia, wiertła w połówkach dotychczas wykonywanych bez rowka.

2) Mimo znacznego zwiększenia dokładności obróbki — usprawnienia pozwala na znaczne skrócenie czasu — zużywanego dotychczas na ręczne wyrównywanie połówek po zwykłym ich przecięciu piłką na frezie.

Usprawnienie sprawdzone praktycznie i wprowadzone do produkcji rozwiązało — jeden z ważniejszych problemów produkcyjnych.



KONKURS „ZK"

Ogłoszenie wyników

Właściwe rozwiązanie w kolejności wzrastającego nacisku:

Rys. 1 — E — narciarz,
Rys. 2 — B — człowiek,
Rys. 3 — D — ciągnik gąsienicowy,
Rys. 4 — A — samochód,
Rys. 5 — C — jeździec,
Rys. 6 — F — ciągnik kołowy.

Drogą losowania nagrody książkowe otrzymali:

por. Brzeski Janusz,
pchor. Iwanicki Konstanty,
pchor. Ostenda,
chor. Szemszuk Maciej,
szer. Barbatowicz Marian,
szer. Kwieciński Marian.
szer. Jakubczyk Jan
szer. Plumpkowski Tadeusz
szer. Madejski Kazimierz
szer. Truchcik Wacław

UWAGA KORESPONDENCI

Redakcja „ZK" zapowiada ogłoszenie w najbliższych numerach Konkursu na najlepszą korespondencję z obozów letnich.

W związku z tym, prosimy o przygotowywanie materiałów, które będą podstawą dla licznych Korespondentów „ZK" do artykułu o pracy żołnierzy Służby Samochodowej w warunkach polowych.

MOTORYZACJA NRD wzmacnia obóz POKOJU

Gościnnie i całym sercem witała ludność Niemieckiej Republiki Demokratycznej pierwszego Obywatela Polski Ludowej Prezydenta Bolesława Bieruta. — „Freundschaft — Przyjaźń" — rozbrzmiewało wszędzie, gdzie tylko zjawili się polscy goście, a niemieccy robotnicy, młodzież i pracująca inteligencja manifestowali serdecznie na rzecz naszych dobrosąsiedzkich stosunków.

Historyczne zwycięstwo Armi Radzieckiej nad hitleryzmem i pokojowa polityka ZSRR umożliwiły powstanie Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Dziś masy pracujące NRD pod kierownictwem Socjalistycznej Partii Jedności Niemiec budują lepszą przyszłość swego kraju, walczą u boku Związku Radzieckiego i krajów Demokracji Ludowej o trwały pokój, o zjednoczenie Niemiec, umacniając przyjaźń ze wszystkimi miłującymi pokój narodami — w tym szeregu i z Polską.

Wyniki twórczej, pokojowej pracy narodu niemieckiego — odbudowa przemysłu i rolnictwa zwraca na siebie szczególną uwagę. Po zwycięskim zakończeniu dwulatki (1949 — 50) gospodarka niemiecka znajduje się u progu wspaniałego rozwitu, nakreślonego przez wielki plan 5-letni NRD. Jeszcze nigdy w historii Niemiec nie było tak szybkiego rozwoju podstawowych gałęzi przemysłu i rolnictwa. Również motoryzacja NRD może już pochwalić się nowymi sukcesami. Dziś bowiem przemysł motoryzacyjny demokratycznych Niemiec, chociaż znajduje się w pierwszym roku Planu 5-letniego, produkuje więcej i lepiej, niż kapitalistyczny przemysł niemiecki w roku 1936.

◆

Z niemiecką motoryzacją my, Polacy mieliśmy niejednokrotnie możność zetknięcia się w ciągu ostatniego ćwierćwiecza. Wielu spośród starszych kierowców pamięta dobrze sprowadzane przez polskich kapitalistów samochody, kupowane u kapitalistów niemieckich. Luksusowe wozy służyły wtedy garstce wyzyskiwaczy: fabrykantom, obszarnikom lub dygnitarzom kliki sanacyjnej. Natomiast wozy tzw. „ludowe", przeznaczone dla taksówkarzy, prywatnych użytkowników itp., były przeważnie tandetą, która pozwalała jednak kapitalistom — fabrykantom i kapitalistom-handlowcom zgarniać pokaźne zyski z importu samochodów do Polski.

Po raz wtóry zetknęliśmy się z niemiecką motoryzacją — z niemieckimi samochodami, gdy uzbrojone i zmotoryzowane hordy hitlerowiskie napadły nasz kraj. W latach okupacji zielono-szary samochód faszystowskiego okupanta budził wśród ludności strach, niósł śmierć i zniszczenie. Dopiero potężny warkot silników ze Wschodu zagłuszył morderczy terkot hitlerowskiej maszyny. Technika Armii Radzieckiej, najnowocześniejszej armii świata, zdruzgotała przereklamowaną technikę imperialistyczną. Dziś na gruzach kapitalistycznych fabryk dawnych Niemiec, na gruzach hitlerowskiego militaryzmu wolny naród niemiecki buduje socjalistyczną gospodarkę — buduje prawdziwą motoryzację.

Motoryzacja ta już nigdy nie zagrozi naszemu narodowi. Przeciwnie. Wzmacnia ona siły obozu pokoju, siły postępu, gdyż w imię pokoju, w imię przyjaźni między narodami pracuje niemiecka klasa robotnicza pod przewodem wypróbowanego bojownika o postęp i socjalizm Prezydenta NRD Wilhelma Piecka.

Plan 2-letni

Plan 2-letni NRD dał podwaliny, dzięki którym gospodarka niemiecka mogła przystąpić do realizowania zakrojonego na gigantyczną skalę Planu 5-letniego. W dziedzinie motoryzacji Plan 2-letni przewidywał osiągnięcie w 81% poziomu produkcji motoryzacyjnej Niemiec z roku 1936. W rezultacie, dzięki masowemu współzawodnictwu pracy, plan ten został przekroczony — co pozwoliło na uzyskanie o 3,1% wyższego poziomu produkcji od produkcji Niemiec w 1935 r.

Plan 5-letni

W 5-letnim planie gospodarczym NRD szczególny nacisk położony został na wzrost produkcji przemysłowej oraz na inwestycje w przemyśle ciężkim i maszynowym. Łączna suma przeznaczona na inwestycje tego przemysłu wyraża się zawrotną cyfrą 14.120 mil. marek. Inwestycje w transporcie lądowym przeprowadzone zostaną za sumę 1.975 mil. marek. Powstanie nowych wielkich ośrodków przemysłowych, uruchomienie szeregu fabryk pozwala więc na rozpoczęcie podukcji motoryzacyjnej na skalę niespotykanej jeszcze w Niemczech.



Polska Ludowa pod przewodem Prezydenta Bolesława Bieruta realizuje swój Plan 6-letni i zdąża szybkimi krokami ku Socjalizmowi. Niemiecka Republika Demokratyczna pod kierownictwem Prezydenta Wilhelma Piecka wykonuje Plan 5-letni i buduje lepszą przyszłość swego kraju. Wykonanie tych planów to dalszy wzrost sił postępu i pokoju na świecie. Na zdjęciu: Prezydent Bierut w przyjacielskiej rozmowie w czasie swego pobytu w Berlinie z Prezydentem Pieckiem.



Kierowcy NRD dbają dobrze o wykonane rękoma ich braci pojazdy. Ruch współzawodnictwa o 100 tys. km. przebiegu bez naprawy głównej zmobilizował kierowców wozów ciężarowych i osobowych. Przodownikiem tego ruchu jest odznaczony orderem „Bohatera Pracy" Erich Schneider (na zdjęciu), tysiące innych jak Kurt Röder, Harry Kirchoff podążają w jego ślady.

Niemiecki robotnik, technik, czy inżynier z zapałem przystępuje do pracy. Wie on bowiem, że po raz pierwszy w dziejach Niemiec danym mu jest pracować dla pokoju. Dlatego szerzy się w NRD masowy ruch współzawodnictwa pracy, racjonalizatorstwa i oszczędności materiałów. Dziś niemiecka klasa robotnicza jest gospodarzem we własnym kraju — pracuje dla siebie. To wszystko mówi nam, że 5-letni Plan gospodarczy NRD zostanie nie tylko wykonany, ale i w wielu zasadniczych gałęziach produkcji przemysłowej przekroczony.

Przemysł

Do jednej z tych zasadniczych gałęzi należy właśnie produkcja przemysłu motoryzacyjnego Wzrośnie ona kilkakrotnie w porównaniu z produkcją w roku 1950. I tak w ciągu pięciu lat wzrośnie produkcja samochodów osobowych o 250%, ciężarowych o 1000% a ciągników o 222%. Da to w ostatnim roku pięciolatki (t. j. w 1955 r.) pojazdów mechanicznych rocznie: 25 tys. wozów osobowych, 25 tys. ciężarowych i 12 tys. ciągników. Jednocześnie szeroko rozbudowany zostanie przemysł pomocniczy motoryzacji. Tak np. w dziale materiałów pędnych produkcja benzyny wzrośnie o 175%, osiągając w 1955 r. 780 tys. ton; produkcja oleju gazowego wzrośnie o 119% osiągając w 1955 r. 575 tys. ton. Przemysł chemiczny wyprodukuje o 200% więcej ogumienia, dając w ostatnim roku planu 900 tys. sztuk opon samochodowych.

Motoryzacja wsi

Olbrzymią pomoc otrzyma ze strony przemysłu niemiecka wieś spółdzielcza. W okresie pięciolatki ilość ośrodków maszynowych wzrośnie z 524 na 750 ośrodków; zostają one wyposażone w nowoczesny sprzęt: ciągniki i maszyny rolnicze, otrzymuje wszechstronnie przeszkolenie kadry pracowników. Park maszynowy ośrodków wzrośnie z 11.950 ciągników do 38.500. Pozwoli to na zaoranie w roku 1955 przez brygadzistów ośrodków maszynowych aż 6.900 tys. ha ziemi. W ten sposób przemysł motoryzacyjny, stwarzając silne zaplecze techniczne rolnictwa w NRD, przyśpieszy przeobrażenia wsi niemieckiej na drodze do postępowych form gospodarki.

Komunikacja

W trosce o jak najsprawniejszy dowóz rzesz pracowniczych do miejsc pracy zostanie rozbudowana komunikacja samochodowa i transport. Samochodowe linie komunikacyjne wzrosną o 167%, a przewóz osób autobusami zwiększy się z 86 na 125 mil. przewiezionych pasażerów. W związku z tym poczynione zostaną znaczne inwestycje w drogownictwie. Odnowi się i przebuduje nawierzchnię dróg bitych o łącznej powierzchni 35 mil. m², Zostaną odbudowane mosty o łącznej długości 23 tys. m.

◆

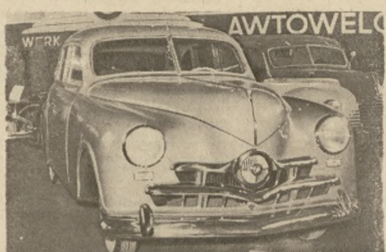
W tym żywiołowym rozwoju motoryzacji Niemieckiej Republiki Demokratycznej nasi kierowcy, mechanicy, nasza inteligencja techniczna widzi jeszcze jeden czynnik wzmacniający siły obozu postępu. Praca motoryzacji NRD jest odpowiedzią na Apel Światowej Rady Pokoju. W pracy tej znajduje naród niemiecki poparcie wszystkich państw złączonych w walce o utrwalenie pokoju na całym świecie.

Stefan L. Strzałkowski

VERDIENTER ERFINDER

VERDIENTER AKTIVIST

Pod znakiem „Pięciolatki" (rysunek środkowy) walczą o pokój masy pracujące NRD. Po lewej odznaka „Zasłużony Racjonalizator", po prawej — „Przodownik Pracy".



Obok znanych nam dobrze samochodów BMW-340 przemysł NRD produkuje kilka innych wypróbowanych typów wozów osobowych. Wśród nich do najpopularniejszych zaliczyć trzeba 2-cylindrowy IFA-F8 i 3-cylindrowy IFA-F9. Jednym z ostatnich modeli jest nawskroś nowoczesna limuzyna BMW 343 (widoczna na zdjęciu) o mocy silnika 55 KM — sukces fabryki samochodów BMW



Na punkcie sprzedaży sprzętu motoryzacyjnego w Berlinie obejrzeć można pojazdy wszelkich typów. Oto wóz gosporaczy 3 4 t— Framo. W Planie 5-letnim przewidziana jest produkcja tych wozów po zwiększeniu ich mocy i ładowności do 1 t. Również produkowany dotychczas Phänomen 1,5 t zostaje przeobiony na wóz 2 tonowy. Z cięższych samochodów wyrabiane będą z kilkoma rodzajami nadwozi 3 tonowe ciężarówki Horch H3A.

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26 93 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 931 2 B 31702